



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 140]

नई दिल्ली, मंगलवार, अक्टूबर 4, 2005/आश्विन 12, 1927

No. 140]

NEW DELHI, TUESDAY, OCTOBER 4, 2005/ASVINA 12, 1927

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 29 सितम्बर, 2005

सं. टी एएमपी/70/2003-सीओपीटी.—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतदद्वारा परित्यक्त कन्टेनरों पर भंडारण प्रभार लगाने की समय-सीमा निर्धारण के संबंध में इस प्राधिकरण द्वारा 19 जुलाई, 2000 को पारित एक आदेश में संशोधन करवाने हेतु कोच्चि पत्तन न्यास (सीओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव को संलग्न आदेशानुसार निपटाता है।

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण
प्रकरण सं. टीएएमपी/70/2003-सीओपीटी

कोच्चि पत्तन न्यास (सीओपीटी)

आवेदक

आदेश
(सितम्बर 2005 के 13 वें दिन पारित)

यह प्रकरण परित्यक्त कन्टेनरों पर भंडारण प्रभार लगाने के लिए समय-सीमा निर्धारण हेतु 19 जुलाई 2005 को इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश सं. टीएएमपी/861 विविध में संशोधन करवाने के लिए कोच्चि पत्तन न्यास (सीओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. इस प्राधिकरण ने परित्यक्त एफसीएल कन्टेनर शिपर ओन्ड कन्टेनर पर भंडारण प्रभार लगाने हेतु 2 माह की समय-सीमा निर्धारित करते हुए आरंभ में 10 नवंबर 1999 को एक आदेश पारित किया था।

2.2. इस आदेश की समीक्षा करवाने के लिए कुछ महापत्रनों से प्राप्त अनुरोधों के आधार पर इस प्राधिकरण ने, कुछ महापत्रनों द्वारा उठाए गए कुछ विन्दुओं पर स्पष्टीकरण देते हुए 19 जुलाई 2000 को एक आदेश पारित किया था। उस आदेश के माध्यम से परित्यक्त कन्टेनरों पर भंडारण-प्रभार लगाने की समय-सीमा, पिछली बार निर्धारित 2 माह से बढ़ाकर 75 दिन कर दी थी।

2.3. परित्यक्त कन्टेनर पर भंडारण प्रभार लगाने हेतु सभी महापत्रनों/निजी टर्मिनलों पर समान रूप से लागू समवद्य प्रावधान निम्नानुसार है :-

“परित्यक्त एफसीएल कन्टेनरों/शिपर ओन्ड कन्टेनरों पर भंडारण प्रभार, परित्याग करने की लिखित सूचना मिलने की तिथि तक या कन्टेनर के पत्तन पर उत्तरने की तिथि से 75 दिन, इनमें से जो भी पहले हो, तक निम्नलिखित शर्तों के अधीन लगाए जाएंगे:

(i) प्रेषिति किसी भी समय परित्याग पत्र जारी कर सकता है।

(1)

(ii) यदि प्रेषिति इस प्रकार का परित्याग पत्र जारी न करने का चयन करता है तो कन्टेनर एजेन्ट / एमएलओ इस शर्त के साथ परित्याग पत्र जारी कर सकता है कि

(क) लाइन कार्गों सहित कन्टेनर की अभिरक्षा पुनः ग्रहण करेगी और या तो वह इसे वापिस ले जाएगी या फिर इसे पत्तन परिसर से हटा लेगी; और

(ख) लाइन, कन्टेनर की अभिरक्षा पुनः ग्रहण करने से पहले, कार्गों और कन्टेनर पर प्रोद्भूत सभी पत्तन देयताओं का भुगतान करेगी,

(iii) कन्टेनर एजेन्ट / एमएलओ आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करेगा और परिवहन तथा कन्टेनर खाली करने की लागत का वहन करेगा, यदि वे निर्धारित समय-सीमा में इस प्रकार की कार्रवाई करने में असफल रहते हैं तो, कन्टेनर पर भंडारण प्रभार उस समय तक लगाये जाते रहेंगे, जब तक कार्गों निकलवाने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी आवश्यक कार्रवाइयां नहीं कर ली जातीं।

(iv) जहां कन्टेनर को सीमा शुल्क अधिकारियों द्वारा जब्त कर लिया / कब्जे में ले लिया गया है और जिसे 75 दिन की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं करवाया जा सकता है, वहां भंडारण प्रभार उस तिथि से लगने बंद हो जाएगे जिस तिथि से सीमा शुल्क अधिकारी कार्गों को मुक्त कर देंगे बशर्ते लाइनों आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करें और परिवहन और कन्टेनर खाली करने की लागत वहन करें। अन्यथा, जब्त किए गए / कब्जे में लिए गए कन्टेनरों को लाइनों / प्रेषिति द्वारा पत्तन परिसर से सीमा शुल्क बांधित क्षेत्र में ले जाना चाहिए और ऐसे मामले में इस प्रकार हटाए जाने की तिथि से भंडारण प्रभार लगाया जाना बंद हो जाएगा।"

2.4. ऊपर उल्लिखित प्रावधान सरकार द्वारा घोषित प्रशुल्क मार्गदर्शियों जो भारत के राजपत्र में 31 मार्च 2005 को अधिसूचित किए गए थे की धारा 5.8.3 में भी दिखाई देते हैं।

3.1. इससे पहले कोच्चि स्टीमर एजेन्ट्स एसोसिएशन (सीएसएए) से एक संदर्भ प्राप्त हुआ था जिसमें कहा गया था कि कोच्चि पत्तन न्यास कथित आदेश का पालन नहीं किया था और वह 75 दिनों के बाद भी भूमि किराया लगाता रहा है। सीएसएए से प्राप्त संदर्भ को सीओपीटी को उत्तरी टिप्पणियों के लिए भेजा गया था।

3.2. प्रत्युत्तर में सीओपीटी ने स्पष्ट किया था कि यदि परिस्थित कार्गों वरित कारणों से निपटान के लिए मुक्त नहीं है, तो पत्तन पर उस कार्गो को निर्धारित समय के भीतर खाली करने के लिए और उसके अनिश्चित समय तक भंडारण के लिए जोर नहीं डालना चाहिए। पत्तन को ऐसे कन्टेनर पर 75 दिन से आगे की अवधि के लिए भूमि किराया वसूल करने की अनुमति मिलनी चाहिए।

4.1. इस पृष्ठभूमि में, सीओपीटी ने, 19 जुलाई 2000 के आदेश में कुछ परिवर्तन करने के लिए एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।

4.2. सीओपीटी, ने अपने प्रस्ताव के समर्थन में कुछ प्रकरण प्रस्तुत किए हैं जहां वह व्यवहारिक समस्याओं के कारण कन्टेनरों को 75 दिन के भीतर खाली नहीं कर सका था।

4.3. जैसा कि ऊपर बताया गया है, टीएएमपी के आदेशों को कार्यान्वित करने में समाने आ रही व्यावहारिक कठिनाइयों की दृष्टि से सीओपीटी ने प्रस्ताव किया है कि परिस्थित कन्टेनर को, कन्टेनर के पत्तन पर उत्तरने की तिथि से 75 दिन के भीतर खाली करने के वर्तमान प्रावधान को केवल उन्हीं कन्टेनरों पर लागू करवाना चाहिए जिन कन्टेनरों में सीमा शुल्क जांच पड़ताल, डीआरआई, पर्यावरणीय अनुमति, पीएचओ अनुमति, प्लांट और व्यारंटाइन अनुमति, मुकदमेबाजी, एसआईआईबी हत्यादि से सभी कोणों से मुक्त कार्गो हो।

4.4. सीओपीटी ने यह भी उल्लेख किया है कि जो कार्गो मुकदमेबाजी, सांविधिक अनुमति, अपनी नश्वर या खतरनाक प्रकृति के कारण खाली नहीं किए जा सकते और जिन्हें कार्गो की प्रकृति के कारण निपटान करने के समय तक कन्टेनरों में ही भंडारित रखने की आवश्यकता हो, ऐसे कार्गो दिनांक 19 जुलाई 2000 के टीएएमपी के आदेशों के कार्यक्षेत्र में नहीं आने चाहिए।

5.1. सीओपीटी के प्रस्ताव की एक प्रति सम्बद्ध पत्तन उपयोगकर्ताओं / पत्तन उपयोगकर्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को उनकी टिप्पणियों के लिए जेजी गयी थी। विभिन्न उपयोगकर्ताओं / पत्तन उपयोगकर्ताओं के प्रतिनिधि निकायों से प्राप्त हुई टिप्पणियां सीओपीटी को प्रतिपूरक सूचनाओं के रूप में अनुरूपि त की गई थीं।

5.2. सीओपीटी ने भा.नौ.नि. द्वारा प्रस्तुत टिप्पणी का प्रति उत्तर दिया है।

6. इस प्रकरण में 9 सितम्बर 2004 को सीओपीटी परिसर में एक संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया था। संयुक्त सुनवाई में, सीओपीटी और सम्बद्ध उपयोगकर्ताओं ने अपने-अपने पक्ष रखे।

7.1. संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय के अनुसार सीओपीटी ने कैरिएज ऑफ गुड्स एकट, एमपीटी एकट और कस्टम्स एकट में समाहित "कैरियर्स और बेली" के उत्तरदायित्वों से संबंधित कानूनी स्थिति का अध्ययन करने और इस विषय पर प्रकरण कानूनों (केस लॉज) सहित विस्तृत नोट प्रस्तुत करने की सिफारिश की थी। सीएसएलए और एससीआई से भी स्वतंत्र रूप से इसी प्रकार का विश्लेषण करने और अपनी टिप्पणी प्रस्तुत करने की सिफारिश की गई थी।

7.2. प्रत्युत्तर में, भारतीय नौवहन निगम और कट्टेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन के प्रतिनिधियों अर्थात् ग्रीनवेज शिपिंग एजेन्सीज प्राइ. लिमि. और एपीएल इंडिया प्राइवेट लिमिटेड ने सीओपीटी के प्रस्ताव पर अपना और अधिक पक्ष रखा।

7.3. सीओपीटी ने संयुक्त सुनवाई में उताए गए बिन्दुओं के संदर्भ से अपना उत्तरोत्तर पक्ष रखा। कुछ मुख्य बिन्दु निम्नानुसार संक्षेप में दिए गए हैं:

- (i) न तो महापतन न्यास एमपीटी अधिनियम (1963) और न ही सीमा शुल्क अधिनियम (1962) या इंडियन कैरिअज ऑफ गुड्स बाई सी एकट (1925) या कैरियर्स एकट (1865) लावारिस / परित्यक्त या अनिकासित कन्टेनरों को खाली करवाने का उत्तरदायित्व किसी अधिकरण पर डालते हैं। महा.प.न्या. अधि. में परित्यक्त या अनिकासित कार्गों को बेच देने के प्रावधान हैं। प्रासंगिक अधिनियमों में सुस्पष्ट प्रावधानों के अमाव में, पत्तन क्षेत्र में अनुपालित परम्पराओं का ही पालन होना चाहिए।
- (ii) एफसीएल / एफसीएल अधार पर परिवाहित एफसीएल कन्टेनरों में, लाइनों द्वारा, सामान को लाने ले जाने लें जाने वेतु अनुबंध के अनुसार लाइन का यह कर्तव्य है कि वह कार्गों की, कन्टेनर सहित आयातक के परिसर में सुपुर्दगी दे ताकि वह वहाँ खाली किया जा सके। तदनुसार, कोविं पत्तन में एफसीएल / एफसीएल अधार पर 95% भरे हुए आयातीत मरे हुए कट्टेनर लाइनों द्वारा प्रेषित के एजेन्ट को कट्टेनर यार्ड में सुपुर्द किए जाते हैं। केवल एफसीएल / एलसीएल या एलसीएल / एलसीएल कन्टेनर ही लाइनों के अनुबंध पर पत्तन सीएफएस पर खाली किए जाते हैं और ऐसे समय, खाली करने और सुपुर्दगी के लिए कन्टेनर्स निजी सीएफएस भी ले जाए जाते हैं।
- (iii) तृतीकोरिन पत्तन, जवाहर लाल नेहरू पत्तन और चेन्नई पत्तन में निजी प्रबालकों द्वारा प्रबंधित टर्मिनलों में, लाइनों कन्टेनरों को टर्मिनल से निजी सीएफएस में ले जाते हैं फिर वाहे कार्गों का दावेदार हो या न हो और टर्मिनल कन्टेनर को अपने परिसर में खाली करने की जिम्मेदारी नहीं लेता। इसी प्रकार, इस प्रकरण में और अन्य प्रमुख पत्तनों में कन्टेनरों को टर्मिनल से बाहर पत्तन के सीएफएस तक या निजी सीएफएस तक लाने तथा उसे खाली करवाने या कट्टेनर सहित कार्गों की सुपुर्दगी की जिम्मेदारी भी लाइनों को लेनी चाहिए।
- (iv) पत्तन या प्राइवेट टर्मिनलों में से कोई भी उन नष्ट होने वाली और रीफर कार्गो मध्यों को खाली करने और सुरक्षित रखने की कोई व्यवस्था नहीं करता है जिन्हें सुपुर्द किए जाने या निपटाए जाने के समय तक व्यवस्था करने के लिए रहने देने की अपेक्षा की जाती है।
- (v) यदि कोई परम्परागत पोत कोई ऐसा कार्गो लाता है जिसने कार्गो को उतारे जाने से पहले ही कोई विवाद खड़ा कर दिया हो, या जो कार्गो प्रकृति से खतरनाक पाया गया है या उतारे जाने वाला कार्गो पत्तन परिसर में रखा नहीं जा सकता तो ऐसे कार्गो को पोत से उतारने की अनुमति नहीं दी जायेगी और प्रेषिति से कहा जाएगा कि वह कार्गो की सुपुर्दगी सीधा पोत से ले ले। यदि प्रेषिति और परिवाहक के बीच कोई विवाद हो तो पोत को बाहरी मार्ग पर तब तक प्रतीक्षा करने के लिए कहा जाएगा जब तक विवाद सुलझा नहीं लिया जाता है। यदि पोत, इस अवधि में बर्थ में रुकना चाहता है तो वह बर्थ की उपलब्धता और बर्थ भाड़ा प्रमार के भुगतान के अधीन होगा। यदि कार्गो के पत्तन परिसर में परित्याग किए जाने की संभावना है तो पोत को ऐसा कार्गो (पत्तन में) उतारने की अनुमति नहीं दी जाएगी और उसे एक अन्य उपयुक्त विकल्प खोजना होगा।
- (vi) फटे-पुराने सिन्थेटिक कपड़ों की सुपुर्दगी के आदेश प्रेषिति से मांगे गए कुछ मुगलानों के कारण, लाइनों द्वारा प्रेषिति को जारी नहीं किए गए थे। इस प्रकरण में लाइन कार्गो रोके हुए हैं और इसके साथ ही कार्गो पर अपनी अधिकार रखे हुए हैं और इसलिए सुपुर्दगी आदेश जारी किए जाने तक कार्गो का स्वामी पत्तन प्रमार अदा करने का जिम्मेदार है। यदि लाइन सुपुर्दगी आदेश जारी करता है और प्रेषिति द्वारा कार्गो की निकासी नहीं की जाती है और उसका बाट में परित्याग कर दिया जाता है तो पत्तन इस प्रकार के कार्गो की नीलामी करने के लिए स्वतंत्र होगा और ऐसे अवसरों पर पत्तन 75 से आगे के लिए भूमि किराया वसूल नहीं करेगा और न ही यह कन्टेनर को पत्तन परिसर में खाली करने से हृक्कार करेगा।
- (vii) यदि कार्गो जब कर लिया जाता है या उसका अभिग्रहण (सीजर) कर लिया जाता है तो सीमा शुल्क अधिकारियों को वह कार्गो, कन्टेनर सहित, अपने परिसर में ले जाना होगा और कार्गो निकलवा कर कन्टेनर लाइन के लिए छोड़ देना होगा। लाइन, पत्तन न्यास पर जोर दे रही हैं कि वह ऐसे कन्टेनरों को खाली करवाए, और कन्टेनर को टीएमपी की अधिकृतीयना के बल पर मुक्त कर दे। यह उचित नहीं है।
- (viii) कार्गो की विशिष्ट प्रकृति के कारण पत्तन न्यास द्वारा कन्टेनरों को खाली न करने की ऐसी घटनाओं पर पत्तन न्यास के विश्वस्त स्टीमर एजेन्टों द्वारा दायर अनेक अदालती मामलों के संदर्भ से अदालत के आदेश पत्तन के पक्ष में रहे हैं। सीओपीटी ने अपने दावे के समर्थन में, विभिन्न शिपिंग एजेन्टों द्वारा दायर रिट याचिकाओं के संदर्भ से अलग-अलग माननीय न्यायालयों द्वारा

पारित आदेशों की प्रतियां भी अप्रेषित की हैं। फर्नेस आयल बैरीज न उतारने से सबधित एक मामले में, चूंकि कार्गो प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड द्वारा निर्धारित मानकों के अनुसार नहीं पाया गया था, पत्तन ने लाइन को आदेश दिया था कि वह कार्गो को खतरनाक उचित्त समझते हुए इसके मूल-पत्तन को वापिस मेज दे।

(ix) परित्यक्त एफसीएल कन्टेनरों पर प्राधिकरण का आदेश, पर्यावरणीय अनुमति पीएचओ अनुमति की आवश्यकता वाले नश्वर और धातक कार्गो के बारे में इसके लागू होने के बारे में स्पष्ट रूप से कुछ नहीं कहता है। उपरोक्त प्रस्तुतियों की दृष्टि से, इसने इस प्राधिकरण से, निम्नलिखित प्रावधान शामिल कर अपने आदेश में संशोधन करने का प्रयास किया है।

(क) धातक उचित्त, सड़ जाने वाली वस्तुएँ इत्यादि कार्गो मद्दों, जिन्हें कार्गो की विशिष्ट प्रकृति के कारण, विशेष रूप से एफसीएल होते हुए, पत्तन परिसर में उतारा नहीं जा सकता (के मामले में) पत्तन न्यास पर कन्टेनर खाली करने के लिए तब तक जोर नहीं डाला जाएगा जब तक कि उनका निपटान नहीं कर दिया जाता या शिपिंग लाइन या प्रेषित द्वारा पत्तन परिसर से हटा दिया जाता।

(ख) देश के कानून का उल्लंघन करते हुए देश में लाई गई कार्गो मद्दों को, जो डीआरआई, सीमाशुल्क, पर्यावरणीय एजेन्सियों की ऑफ-पड़ताल के अधीन हैं और जिन पर जन.स्वा.संगठन तथा प्लांट क्वारंटाइन अधिकारियों द्वारा प्रतिबंधित हैं, तब तक उतारने के लिए जोर नहीं डाला जाएगा जब तक उनकी "निकासी" नहीं हो जाती या पत्तन परिसर से निपटा नहीं दिया जाता।

7.4. सीओपीटी ने हमारे अनुरोध पर, 1998 से पत्तन परिसर में पड़े हुए उन परित्यक्त कन्टेनरों का विवरण भी प्रस्तुत किया जो निपटाए नहीं जा सके। सीओपीटी ने, विभिन्न शिपिंग एजेन्टों द्वारा दायर की गई रिट यांचिकाओं के संदर्भ में भानीय उच्च न्यायालय द्वारा पारित आदेशों की प्रतियां भी प्रस्तुत की।

8. इसी समय, फेडरेशन ऑफ पोर्ट यूजर्स (एफपीयू) काडला से एक संदर्भ प्राप्त हुआ जो बताता है कि सीमा शुल्क विभाग कार्गो की अभियान, लाइनों या एजेन्टों को, लेने की इजाजत तब तक नहीं देगा जब तक धारा 17, 18, 46 और 47 के अधीन सीमा शुल्क दस्तावेज दाखिल नहीं कर दिए जाते। इसलिए, इसने निम्नश्युल्क कर्ड कड़ा है कि यदि लाइनों वाहनों नींवों द्वारा या पत्तन परिसर से कार्गो हटा नहीं सकती। इस पत्र की एक प्रति केपीटी को भी भेजी गई थी और उनसे ऐसे सभी परित्यक्त कन्टेनरों की, जो पत्तन परिसर में पड़े हुए हैं और जो पत्तन द्वारा निकासित नहीं किए जा सके, यथाथे स्थिति, उन्हें अब तक न निपटाने के कारणों सहित प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। किन्तु हमें इस संबंध में केपीटी से अभी तक कोई प्रत्युत्तर नहीं मिला है।

9. पत्तन न्यास और उपयोगकर्ताओं द्वारा उठाए गए कुछ कानूनी मुद्दों की दृष्टि से, संदर्भित मामलों में सीनियर काऊसेल श्री एस.वैकटेश्वरन से कानूनी सलाह ली गई थी। अधिवक्ता द्वारा प्रस्तुत कानूनी राय का संक्षिप्त वर्णन नीचे दिया गया है:

(i) दीएमपी को, प्रशुल्क के अलावा, पत्तन द्वारा ये शर्त रखने का भी अधिकार है जिनके अधीन सेवाएँ प्रदान की जाएंगी और शर्तों की विवरणिका में, निर्धारित प्रमाण लगाने या वसूल करने की सीमाएँ भी शामिल की जा सकती हैं।

(ii) कार्गो के उतारने और चढ़ाने का काम हाथ में लेने के लिए पत्तन न्यास को धारा 42 के अन्तर्गत उपलब्ध जक्कियों की, 8 कार्गो प्रवालन हाथ में लेने के लिए अनिवार्यत के रूप में व्याख्या की जानी चाहिए।

(iii) धारा 42(6) की नजर से, जब को पोत आता है और पत्तन प्राधिकारियों से सामान का प्रमाण लेने का अनुरोध करता है तो पत्तन की एक अमानतदार के रूप में उसका प्रभार लेना ही होगा।

(iv) कन्टेनरों में आ रहे कार्गो के लिए भिन्न व्यवहार करने का कोई औचित्य नहीं है। जब तक कि महापत्तन न्यास अधिनियम में संशोधन नहीं हो जाता और कन्टेनरों के लिए समुदित प्रावधान नहीं कर दिए जाते तब तक, पत्तन सामान का प्रभार (संभाल) लेने के लिए बाध्य है।

(v) कन्टेनर, एक बार पत्तन में उतार दिए जाने के बाद महापत्तन न्यास अधिनियम या किसी अन्य कानून में ऐसा कोई प्रावधान नहीं है (जिसके अधीन) पोत-स्वामी अपने आप कन्टेनरों को खाली करें या कार्गो को बेचें, नीलाम करें या उसे किसी भी रूप में विनियोजित करें और केवल पत्तन न्यास ही कथित अधिनियम की धाराओं 61 और 62 के अधीन कार्गो से व्यवहार करने के लिए अधिकृत है।

(vi) कार्गो के साथ कन्टेनर को वापिस लेने के लिए और इसे ले जाने के लिए, लाइन के लिए कोई वैधानिक प्रावधान नहीं है। कार्गो केवल तभी ले जाया जा सकता है जब सीमा शुल्क निर्यात हेतु अनुमति प्रदान करता है।

(vii) जब कभी स्टीमर एजेन्ट या प्रेषिति, जैसा भी मामला हो, पत्तन से अनुरोध करें तब पत्तन के लिए कन्टेनर खाली करना, कार्गो की सुरुदीर्घी लेना और महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 के अन्तर्गत सेवाएँ प्रदान करना और अधिनियम की धारा 61 और 62 के अन्तर्गत उसके साथ व्यवहार करना अनिवार्य बाध्यता है।

(viii) इन परिस्थितियों में, पत्तन उतारने की तिथि से, और नि:शुल्क अवधि के बाद उस समय तक ही भूमि किराया प्रभार लगा सकता है जिस समय तक पोत-स्वामी या उसका एजेन्ट महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42(2) के अन्तर्गत सामान का प्रभार लेने के लिए पत्तन के पास आवेदन नहीं करते।

(ix) पोत के पहुँचने के बाद 24 घंटे के भीतर, सीमा शुल्क अधिनियम के अधीन कार्गो के विषय में बताते हुए एक हम्पोर्ट जनरल मैनिफेस्ट (आईजीएम) दाखिल करने हेतु पोत के लिए वैधानिक प्रावधान है। पोत तब तक आगे नहीं बढ़ सकता जब तक एक समुचित अधिकारी द्वारा "प्रवेश इंद्राज (एन्ट्री इन्वार्ड्स) प्रदान नहीं कर दी जाती और यह दर्जाविज कन्टेनर को खाली करवाने के लिए वैध-प्राधिकार है। कन्टेनरों को खाली करवाने के लिए, सीमा शुल्क अधिनियम में किसी अन्य अनुमति के प्राप्त करने की कोई आवश्यकता नहीं है।

(x) पत्तन कोई बहाना नहीं बना सकता कि उसके पास जगह नहीं है या कि कन्टेनर कम जगह धेरते हैं और इसलिए उन्हें खाली करवाने की बजाय उनका भण्डारण-बरतन के रूप में उपयोग किया जाए। ऐसा करना भ्रापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 के अनिवार्य प्रावधानों के विपरीत है। पत्तन को उसके यहाँ उतारे गए कार्गो को स्वीकार कर पोत को सेवाएं प्रदान करनी ही है।

(xi) (क) यदि कन्टेनर्स स्टीमर एजेन्ट द्वारा पत्तन में लाकर छोड़ दिए गए हैं और वह उन पर कोई और कार्रवाई नहीं करता है किन्तु युप रहता है तो पत्तन को यह अधिकार है कि वह भूमि किशाया तब तक लगाना जारी रखे जब तक स्टीमर एजेन्ट / प्रेषित कन्टेनरों को खाली करवाने के लिए सम्पर्क नहीं करते या स्टीमर एजेन्ट द्वारा कोई अन्य अनुदेश नहीं दिया जाता। उस समय तब जब तक कि पोत-स्वामी मूल लदान पत्र के डिस्वार्ड में कोई सुपुर्दगी आदेश जारी नहीं करता, कार्गो के बारे में व्यवहार करने का अधिकार पोत-स्वामी के पास है।

(ख) एक बार जब स्टीमर एजेन्ट पत्तन से इस बात की पुष्टि कर देता है कि या तो आयातक ने कार्गो का परित्याग कर दिया है या आयातक ने सुपुर्दगी आदेश न लेने वाले अपने व्यवहार द्वारा कार्गो का परित्याग कर दिया है, तो कन्टेनरों को खाली कर देना चाहिए और लाइन के लिए मुक्त कर देना चाहिए एवं भूमि किशाया प्रभार सूचना (नोटिस) की तिथि तक और उसके बाद 7 दिन की समुचित अवधि तक लगाया जाना चाहिए।

(ग) यदि प्रेषित ने सुपुर्दगी आदेश प्राप्त कर लिया है और वह पत्तन से किसी सेवा के लिए सम्पर्क करता है तो पत्तन और पोत स्वामी के बीच क्रमसः जमानतदार और अमानतदार का संबंध समाप्त हो जाता है और, उसके बाद, यह पूरी तरह से प्रेषित के लिए जिस किसी ने भी पत्तन से व्यवहार किया हो, उसके लिए है कि वह पत्तन प्रभारी के सभी भुगतान करे।

(घ) सीमा शुल्क द्वारा कन्टेनरों को अभिग्रहित करने (सीजर) का प्रश्न तब तक बिल्कुल खड़ा नहीं होगा जब तक सीमा शुल्क के पास रिपोर्ट लाइन पर परिवर्त्यों द्वारा नामांकन हो जाए कि उन्होंने द्वारा कोई जार्ड या चूक की हो जिसके कारण कन्टेनरों को जब तक किया जा सकता है। इसके अभाव में, केवल कार्गो को जब तक किया जा सकता है, कन्टेनर को खाली करने के लिए और कार्गो की सुपुर्दगी लेने के लिए बाब्य है तो तब तक भूमि किशाया प्रभार लगाने का कोई प्रश्न नहीं है जब तक कि पोत-स्वामी, निश्चित रूप से, अपने खाली कन्टेनर पत्तन परिसर में खड़े करने की छँचा व्यक्ति न करे।

(ङ.) एक बार जब सामान कन्टेनर से निकाल लिया गया है और पत्तन द्वारा उसका प्रभार ग्रहण कर लिया गया है तो पत्तन के लिये यह अनिवार्य हो जाता है कि यदि कार्गो की निकासी 6 माह के भीतर नहीं ली जाती है तो वह उसे निपटा दे और (इसके लिए) धारा 61 और 62 के अधीन सामान्य परिणाम आएंगे। यदि सुपुर्दगी आदेश स्टीमर एजेन्ट द्वारा जारी किया जाता है या प्रेषित ने कार्गो की सेवाएं दिलवाने के लिए पत्तन से सम्पर्क किया है तो पोत द्वारा कुछ भी देय नहीं होगा। उन सामलों में जहाँ प्रसव आदेश जारी नहीं किया गया है और कार्गो तथा पोत-स्वामी के बीच गर्भनाल को काटा नहीं गया है, तो विलम्ब शुल्क भरने की जिम्मेदारी पोत-स्वामी पर बनी रहेगी। यह (वृष्टिकोण) दि ट्रस्टीज ऑफ दि पोर्ट ऑफ मद्रास बनाम के.पी.वी.शेख मोह. राजउथर एंड कम्प. प्राइ.लिमि. के प्रकरण में बरकरार रखा गया था और उच्चतम न्यायालय ने इसकी पुष्टि भी कर दी थी।

10. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित कार्रवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड पर उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और सम्बद्ध पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों के सारांश सम्बद्ध पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये बौरे हमारे वैबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध हैं।

11. इस प्रकरण पर कार्रवाई के दौरान एकत्रित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उमरती है:

(i) इस प्राधिकरण द्वारा 19 जुलाई 2000 को पारित आदेश सभी महापत्तन न्यासों और प्राइवेट टर्मिनलों द्वारा साझा रूप से अपनाए जाने के लिए है। उसमें किए गए निर्धारण, उन महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनल प्रचालकों के अलग-अलग दरमानों में, उपयुक्तता से, शर्तों की विवरणी के रूप में सम्मिलित कर लिए गए थे, जिनके मामले में सामान्य समीक्षा की गई थी और जुलाई 2000 के बाद जिनके संशोधित दरमान अधिसूचित किए गए थे। सब तो यह है कि ये प्रावधान कोष्ठि पत्तन न्यास के वर्तमान दरमान में भी सम्मिलित हैं। महापत्तन न्यास अधिनियम में समाहित प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था के अर्थ में एक पत्तन न्यास अपने दरमान और इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित सशर्तताओं की विवरणी से बंधा है। इस प्रक्रिया में उपयोगकर्ताओं द्वारा की गई एक शिकायत यह है कि सीओपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा जारी आदेश का पालन नहीं किया है। कानून इस प्राधिकरण को अपने आदेश का पालन करवाने के लिए कोई स्पष्ट शक्ति नहीं प्रदान करता। सीओपीटी की आरोपित कार्रवाई का उपचार, अतएव, एक मिन्न और समुचित रूप में ढूँढ़ा होगा।

(ii) जैसाकि पहले बताया जा चुका है, इस प्राधिकरण के 2000 के आदेश में निर्धारित सिद्धांत अनेक महापतन न्यासों और निजी टर्मिनल प्रवालको के दरमानों में समिलित है। इसके अलावा, परित्यक्त कन्टेनरों पर भण्डारण प्रभार लगाने के लिए 75 दिन की समय-सीमा लादने का मुद्दा, वर्ष 2003 में उस समय प्रचलित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की समीक्षा के प्रयोजन से आरम्भ की गई परामर्शी प्रक्रिया में उठाए जाने वाले मुद्दों में से एक था। इस कवायद में सरकार को, महापतन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अधीन नीति निर्देश के रूप में, मार्च 2005 में, संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों का एक सैट जारी करने के लिए उकाया। जुलाई 2000 के आदेश के उपयुक्त प्रावधान संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों में धारा सं. 5.8.3 के अधीन शामिल कर लिए गए हैं। चूंकि संशोधित मार्गदर्शी ही सरकार की नीति हैं, अब सीमित कवायत यह देखने के लिए है कि सीओपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव की दृष्टि से समुचित प्रशुल्क मार्गदर्शियों में सरकार द्वारा परिवर्तन करने कि लिए क्या कोई मामला बनता है।

(iii) सीओपीटी और उपयोगकर्ताओं दोनों ने, लम्बे समय से सीओपीटी परिसर में खड़े कन्टेनरों पर भण्डारण प्रभार लगाने के मुद्दे पर अनेक प्रचलित मुकदमों का उल्लेख किया है। भरपूर सावधानी बरतते हुए यह स्पष्ट किया जाता है कि इस प्राधिकरण के समक्ष प्रकरण के न्यायालय के अधीन मामलों पर निर्णय लेने की कार्रवाई न समझा जाए।

(iv) जुलाई 2000 के आदेश और 2005 की प्रासांगिक संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों का सरोकार भण्डारण प्रभार लगाने को सीमित करने से था। इस पहलू का सीओपीटी द्वारा महसूस नहीं किया गया है जो उसके प्रस्ताव से स्पष्ट होता है जो अनुरोध करता है कि पत्तन में उत्तरने की तिथि से 75 दिन के भीतर परित्यक्त कन्टेनर को खाली कर देने का वर्तमान प्रावधान कुछ विशिष्ट मामलों में लागू नहीं किया जाना चाहिए। इस प्राधिकरण के आदेश का संबंध कन्टेनर खाली करने की भीतिक गतिविधि से नहीं है। यह किसी पत्तन प्रवालक द्वारा कन्टेनर पर भण्डारण प्रभार लगा सकने की अवधि पर सीमा लगाता है, अवधि की लम्बाई को सीमित करता है।

(v) जुलाई 2000 का आदेश कन्टेनर पर भण्डारण प्रभार लगाने के लिए एक समय सीमा निर्धारित करता है। वह कन्टेनर में भरे हुए कार्गो पर ऐसे प्रभार लगाने पर कोई सीमा नहीं लगता है। इसको स्वीकार करना होगा कि सामान्यतः कन्टेनर संवाहक की सम्पत्ति होती है और कन्टेनर में भरा सामान प्रेषिति की सम्पत्ति। भण्डारण कार्गो की समय सीमा निर्धारित करने का इरादा पत्तन को निर्धारित अवधि के बाद कानून के अनुसार सामान को निपटाने के लिए कार्रवाई आरम्भ करने के लिए उकासाना था ताकि लाइनों को अपना कन्टेनर वापिस मिल सके जो कन्टेनर में भरे हुए कार्गो के कारण उत्तन्न समस्याओं की वजह से अटका पड़ा है।

(vi) आदेश रूप में, निर्धारित अवधि में खाली करने के बाद कन्टेनर लाइनों को वापिस कर देना चाहिए। अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार के साथ जुड़ी विभिन्न विशिष्टताएँ हमेशा ही इन आदेश परम्पराओं का धालन नहीं करने देतीं। यह समझने के लिए किसी व्याख्या की जरूरत नहीं है कि परित्यक्त कन्टेनरों से पत्तन के साथ-साथ, उच्चे लाने वाली शिपिंग लाइन्स को भी नुकसान होता है। समय-सीमा निर्धारित करने के पीछे इस प्राधिकरण का इरादा, पत्तन न्यासों को कन्टेनर में भरे हुए कार्गो पर कानून के अनुसार कार्रवाई करने के लिए एक यथोचित समय देकर शिपिंग लाइन्स के घाटे को कम से कम करना था। यह ध्यान देने योग्य है कि कन्टेनर में भरे हुए कार्गो पर भण्डारण प्रभार लगाने पर कोई सीमा बन्दी नहीं है। इस आधार पर कि कन्टेनर में भरा हुआ सामान निपटाया नहीं जा सका, यदि मध्डारण प्रभार काफी लम्बे समय तक लगाए जाते रहते हैं तो हो सकता है परित्यक्त कार्गो के साथ पत्तनों पर शिपिंग लाइनों द्वारा परित्यक्त कन्टेनरों का भी बोझ आ पड़े। इस बिन्दु को भारतीय नौवहन निगम ने, नए कन्टेनरों की खरीद पर आने वाली लागत को सुर्खियों में देकर, साफ-साफ उजागर किया है।

(vii) सीओपीटी ने स्थान की कमी का तर्क दिया है और कहा है कि न तो महापतन न्यास अधिनियम और न ही "कैरियज ऑफ गुड्स बाई सी एक्ट" कन्टेनरों में से सामान निकालने की पत्तन पर कोई जिम्मेदारी लादते हैं। इस संबंध में, उपयोगकर्ताओं ने बहुत वैध (सही) तर्क दिया है। एक कन्टेनर को स्वीकार करने के बाद, पत्तन न्यास किसी कन्टेनर को अनिश्चितकाल तक रोके रखने और उसे उस समय पर भुगतान करने के लिए स्थान अभाव का तर्क नहीं दे सकता। ली गई कानूनी राय भी इसी स्थिति का समर्थन करती है। किसी भी स्थिति में, सन 2000 वाला आदेश किसी पत्तन को अनिवार्य रूप से कन्टेनर खाली करने के लिए नहीं कहता है। आदेश, जैसा कि पहले स्पष्ट किया गया है, निर्धारित समय-सीमा तक ही भण्डारण प्रभार लगाने पर, सीमा बन्दी लगाता है।

(viii) सीओपीटी ने खतरनाक कचरा, सड़ने नष्ट होने वाले सामान इत्यादि को निकालने और भण्डारण करने में आने वाली समस्याओं का उल्लेख किया है। ऐसे कन्टेनरों को डिस्कार्ज के लिए स्वीकार करके, पत्तन शायद यथोचित रूप से इस मुद्दे को नहीं उठा सकता। पत्तन न्यास के लिए यह हमेशा से खुला है कि वह व्यापार और लाइनों को पहले से ही बता दे कि वह किसी किस्म के कार्गो को स्वीकार नहीं करेगा।

(ix) इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित की गई समय सीमा में से बाहर रखने के लिए सीओपीटी द्वारा सुझाए गए मामले वे हैं जो सामान्यतया, कन्टेनर खाली करने में पत्तनों के लिए समस्या पैदा करते हैं। जैसाकि अनेक उपयोगकर्ताओं ने उल्लेख किया है, इस प्रकार के अधिकतर मामलों में समस्या प्रेषिति की ओर से किसी कमी के कारण पैदा होती है। जैसाकि कोचिंग स्टीमर्स एजेन्ट्स एसोसिएशन द्वारा उल्लेख किया गया है, कन्टेनरों का परित्याग आमतौर पर मुकदमेबाजी सीमाशुल्क जब्ती, डीआरआई से छूट इत्यादि सहित कारणों से होता है। ये सभी कारण जुलाई 2000 के आदेश से बाहर निकालने की आवश्यकता है। जैसा कि मानसा (MANSA) द्वारा उल्लेख किया गया है, शिपिंग लाइनों को कार्गो की भण्डारण लागत वहन करने के लिए नहीं कहा जाता, यदि उनके द्वारा लाए गए ब्रेक बल्क कार्गो में कमी होती और उस पर मुकदमेबाजी, जांच पड़ताल आदि अपेक्षित होती। वैसा होते हुए क्योंकि कार्गो लाइनों के स्वामित्व वाले कन्टेनरों में लाया गया था, शिपिंग लाइनों द्वारा रेसी लागत वहन करने की आवश्यकता कोई कारण नहीं है।

सीएसएल ने, परित्यक्त कार्गो के निपटान के लिए जेएनपीटी द्वारा अनुपालित प्रक्रिया का उल्लेख किया गया है कि चाहे कन्टेनर में भरे सामान को, कुछ मामलों में, छ: माह के बाद निपटाया गया हो, कन्टेनर के मूमि किराये की वसूली 75 दिन तक ही सीमित है। वास्तव में, यहीं इस प्राधिकरण के आदेश का ठीक-टीक उद्देश्य है। कोई कारण नहीं है कि कार्गो के निपटान के लिए सीओपीटी भी ऐसी ही विधि व्याप्त नहीं अपना सकता है।

(x) यूंकि पतन और उपयोगकर्ता दोनों ही कन्टेनर के पतन पर उतरने के बाद 75 दिन के भीतर उसे खाली कर देने के लिए निदेश के रूप में जुलाई 2000 के आदेश की व्याख्या कर रहे हैं, इस संबंध में सही-सही निर्धारित बहुत आदश्यक है। प्रदृश सेवाओं / सुविधाओं के लिए दरे और शर्तें जिनके अधीन इस प्रकार की सेवाएं पतन द्वारा प्रदान की जानी हैं निर्धारित करने के लिए प्रशुल्क प्राधिकरण को अधिकार प्राप्त है। क्या किसी पतन को किसी विशेष प्रकार के कन्टेनर को खाली करने की अनुमति देनी चाहिए, यह एक प्रचालनीय मामला है जो पतन न्यास के कार्यों से जुड़े वैधानिक प्रावधानों के अनुसार तय किया जाना है। यह प्राधिकरण, इस संबंध में, महापतन न्यास अधिनियम के प्रावधानों का विश्लेषण करने और व्याख्या करने का इच्छुक नहीं है। तथापि, यह प्राधिकरण यह निर्धारित करने के लिए सक्षम है कि यदि सम्बद्ध कन्टेनर खाली भी नहीं किया जाता है तो भी भारत निर्धारित समय-सीमा तक ही सीमित होना चाहिए।

(xi) कुछ उपयोगकर्ताओं ने परिवहन और खाली करने के लिए प्रभार्य प्रभारों पर कुछ मुद्दे उठाए हैं। इस प्राधिकरण के आदेश में कोई संदिग्धता / अस्पष्टता नहीं है और न ही इस प्राधिकरण द्वारा किए गए निर्धारण में संशोधन के लिए कोई वैध कारण दिया गया है। कांडला के पतन उपयोगकर्ताओं के फैडरेशन ने कन्टेनर की अभिरक्षा वापिस लेने के बारे में एक उल्लेख किया है। आदेश में वर्णित परिस्थितियों में, कन्टेनर की अभिरक्षा बुन: ग्रहण करके पतन से कन्टेनर वापिस ले लेना एक विकल्प है निश्चित रूप से यह अन्य प्रवर्तक एजेन्सियों के नियमों और विनियमों के अधीन है।

(xii) यद्यपि सीओपीटी ने यह प्रस्ताव प्रस्तुत किया है, यह कोचिंग में कोई कन्टेनर टर्मिनल प्रदालित नहीं करता है। जुलाई 2000 का आदेश सभी महापतन न्यासों और निती टर्मिनलों पर लागू है। जुलाई 2000 के आदेश को कार्यान्वयित करने में किसी भी पतन ने किसी समस्या की कोई सूचना नहीं दी है। इसके अलावा, पहले वर्णित कारणों से सीओपीटी के प्रस्ताव को स्वीकार करने के लिए कोई औचित्य नहीं है। ऐसा होते हुए, सरकार द्वारा जारी संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के प्रासारिक प्रावधानों में कोई परिवर्तन करने हेतु इस प्राधिकरण के पास कोई मामला या प्रकरण नहीं है।

12. परिणामस्वरूप और ऊपर वर्णित कारणों से और समग्र विचार विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण, 19 जुलाई 2000 के आदेश में सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधन पर विचार करने के लिए कोई औचित्य नहीं पाता है। फलस्वरूप, सीओपीटी के वर्तमान भण्डारण दरों में निर्धारित संगत सशर्ताओं में कोई परिवर्तन नहीं होगा। तथापि, आदेश में चर्चाओं, टीएमपी द्वारा प्राप्त की गई कानूनी राय और इस आदेश में उनके उल्लेख से सीओपीटी को उचित मार्गदर्शन मिलेगा।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन सं. III/IV/143/05-असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 29th September, 2005

No. TAMP/70/2003-COPT.—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Cochin Port Trust (COPT) for amendment in the Order passed by this Authority on 19th July, 2000 relating to fixation of time limit for levy of storage charge on abandoned containers as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/70/2003-COPT

The Cochin Port Trust (COPT)

Applicant

ORDER

(Passed on this 13th day of September, 2005)

This case relates to a proposal received from the Cochin Port Trust (COPT) for an amendment to the Order No. TAMP/86/MISC passed by this Authority on 19 July 2000 prescribing a time limit for levy of storage charge on abandoned containers.

2.1. This Authority had initially passed an Order on 10 November 1999 prescribing a time limit of two months for levy of storage charge on abandoned FCL containers / Shipper owned containers.

2.2. Based on the requests received from some of the major ports to review this Order, this Authority had passed another Order on 19 July 2000 clarifying the various points raised by some of the major ports. By the said Order, this Authority had extended the time limit for levy of storage charge on abandoned containers to 75 days.

2.3. The relevant provisions applicable uniformly at all major ports/ private terminals for levy of storage charge on abandoned container are as follows:

"The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the date of landing of container, whichever is earlier subject to the following conditions:

- (i). *The consignee can issue a letter of abandonment at any time.*
- (ii). *If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,*
 - (a). *the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and*
 - (b). *the Line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.*
- (iii). *The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.*
- (iv). *Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the date the Customs order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the Lines/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the date of such removal."*

2.4. The provisions mentioned above also appear in clause 5.8.3. of the tariff guidelines announced by the Government which were notified in the Gazette of India on 31 March 2005.

3.1. A reference was initially received from the Cochin Steamer Agents Association (CSAA) stating that the Cochin Port Trust did not comply with the said Order and continued to levy ground rent even beyond 75 days. The reference received from the CSAA was forwarded to the COPT for its comments.

3.2. In response, the COPT has clarified that if the abandoned cargo is not free for disposal for reasons stated, the port must not be insisted to de-stuff the cargo within the stipulated time period and to store it indefinitely. The port must be allowed to collect ground rent on such container beyond 75 days.

4.1. In this backdrop, the COPT has submitted a proposal requesting this Authority to make certain amendments to the Order dated 19 July 2000.

4.2. The COPT in support of its proposal has cited few cases where it could not destuff the containers within 75 days due to practical problems.

4.3. In view of the practical difficulty faced in implementing the TAMP Order as cited above, the COPT has proposed that the existing provision to destuff an abandoned container within 75 days from the date of landing of container should be made applicable only for the containers carrying cargo which is free from all angles like Customs Investigation, DRI, Environmental clearance, PHO Clearance, Plant and Quarantine Clearance, litigation, SIB, etc.

4.4. The COPT has also pointed out that the cargo which cannot be destuffed owing to litigation, statutory clearance, perishable or hazardous in nature and which warrants storage in containers only till such time they are disposed off due to the nature of the cargo, must not come under the purview of the TAMP's Order dated 19 July 2000.

5.1. A copy of the COPT proposal was forwarded to the concerned port users / representative bodies of port users for their comments. The comments received from the various users/representative bodies of port users were forwarded to the COPT as feed-back information.

5.2. The COPT has responded on the comments furnished by the SCI.

6. A joint hearing in this case was held on 9 September 2004 at the COPT premises. At the joint hearing, the COPT and the concerned users made their submissions.

7.1. As decided at the joint hearing, the COPT was advised to study the legal position relating to the responsibilities of carriers and 'bailee' as envisaged in the Carriage of Goods Act, the MPT Act and Customs Act and to furnish a detailed note including case laws on the subject. The CSLA and SCI was also advised to independently undertake such an analysis and furnish their comments.

7.2. In response, Shipping Corporation of India and representatives of the Container Shipping Lines Association i.e. Greenways Shipping Agencies Pvt. Limited and APL India Private Limited have furnished further written submissions on the COPT proposal.

7.3. The COPT has made further written submissions with reference to the point made at the joint hearing. Some of the main points are summarised below:

(i). Neither the Major Port Trust MPT Act, 1963 nor the Customs Act, 1962 or the Indian Carriage of Goods by Sea Act, 1925 or the Carriers Act, 1865 cast any responsibility on any agency to de-stuff the cargo from unclaimed / abandoned or uncleared containers. The provisions are available in the MPT Act to sell the cargo which is abandoned or uncleared.

In the absence of any express provisions in the relevant Acts, the practice followed in the port sector should prevail.

(ii). As per the contract for Carriage of Goods in containers by the lines in FCL containers transported on FCL / FCL basis, the line is obliged to deliver the

2964 67/05-3

cargo with containers to the consignee for house destuffing in the importers premises. Accordingly, 95% of the loaded import boxes in Cochin Port on FCL / FCL basis are delivered by the lines to the consignee's agents at container yard. Only FCL/LCL or LCL/LCL boxes are destuffed at the port CFS on request of the lines and at such times containers are taken to the private CFS also for destuffing and delivery.

- (iii). In the terminals managed by private operators in Tuticorin Port, Jawaharlal Nehru Port and Chennai port, the lines move the containers from the terminal to the private CFS irrespective of whether there is a claimant for the cargo or not and the terminal do not take the responsibility for destuffing the containers in their premises. Similarly in this case and other major ports the lines should also take the responsibility of moving the container out of the terminal to the port's CFS or the private CFS, and arrange for de-stuffing or delivery of the cargo with container if required.
- (iv). None of the ports or private terminals make arrangements for destuffing and safe keeping of the perishable and reefer cargo items which are required to be retained in the container itself till such time they are delivered or disposed.
- (v). If a conventional vessel brings any cargo which has triggered a dispute, before discharge of the cargo or found to be hazardous in nature or the cargo on discharge cannot be stored in the port premises, such cargo will not be permitted to discharge from the vessel and the consignee will be asked to take direct delivery of the cargo from the vessel. If there is any dispute between the consignee and the carrier, the vessel will be asked to wait at outer roads till the dispute is resolved. If the vessel wants to stay at berth during this period it will be subject to availability of berth and on payment of berth hire charges. If the cargo is likely to be abandoned in the port premises, the vessel will not be permitted to discharge such cargo and will have to find a suitable alternative.
- (vi). The delivery orders of synthetic rags were not issued by the lines to the consignees on account certain payments demanded from the consignees. In this case the line is holding the cargo and also holding the lien on the cargo and hence are to be considered as the owners of the cargo till such time the delivery order is issued; and, the owner of the cargo is liable to pay the port charges for the storage of container in the port container yard. If the line issues the delivery order and the cargo is not cleared by the consignee and abandoned subsequently, the port will be free to auction such cargo and on such instances port will not charge the ground rent beyond 75 days nor would if refuse to destuff the container at the port premises.
- (vii). In case of seizer or confiscation of cargo, the respective Customs authority has to remove the cargo with container to their premises and get the cargo destuffed and release the container to the lines. The lines are insisting the port trust to destuff such containers and also release the container on the strength of TAMP's notification, which is not fair.
- (viii). With reference to many court cases filed by the Steamer Agents against the Port Trust on such instances of non-destuffing of containers by the port trust due to the very nature of cargo the court orders have been in favour of the port. (In support of its claim, the COPT has also forwarded copies of the Orders passed by the respective Hon'ble Courts with reference to some of the Writ Petitions filed by different Shipping agents). In one of the cases relating non-destuffing of furnace oil barrels since the cargo was not found to be in conformity to the standards laid down by the Pollution Control Board, the Court had ordered the line to re-ship the cargo to the port of origin considering the cargo as a hazardous waste.

(ix). The Authority's Order on abandoned FCL container does not categorically deal about its application in respect of perishable and hazardous cargo requiring environmental clearance, PHO clearance and PQ clearance.

In view of the above submissions, it has requested this Authority to amend its Order by incorporating the following provisions:

(a). The cargo items such as hazardous waste, perishable food items, etc., which cannot be destuffed in the port premises due to the very nature of cargo, especially being FCL, the port trust shall not be insisted upon to destuff the containers till such time they are disposed of or removed by the shipping line or the consignee from the port premises.

(b). The cargo items brought into the country in contravention of the law of the land subjected to investigation by DRI, Customs, Environmental Agencies and restricted by PHO, and Plant Quarantine officials, shall also be not be insisted upon to be destuffed till such time they are cleared or disposed of from the port's premises.

7.4. The COPT on our request has also furnished the details of abandoned containers lying in the port premises since 1998 which could not be disposed off. The COPT has also furnished copies of the Orders passed by the Hon'ble High Court of Kerala in some of the writ petitions filed by different shipping agents.

8. In the meanwhile, a reference was received from Federation of Port Users (FPU), Kandla pointing out that the Customs will not permit either lines or agents to take custody of cargo unless Customs documents under Sections 17, 18, 46 and 47 are filed. Hence, it has contended that even if the lines desire they cannot remove cargo from the port premises. A copy of this letter was forwarded to the KPT requesting to furnish factual position of all such abandoned containers lying in the port premises which could not be cleared by the port along with reasons for not disposing them of so far. We have, however, not received any response from the KPT in this regard.

9. In view of some legal issues raised by the Port Trust and users, a legal opinion from a Sr. Counsel on the matter in reference was obtained. The salient points of the legal opinion received are given below:

(i). The TAMP has the authority to lay down, in addition to the tariff, "the conditions under which the services will be provided by the Port" and "the Statement of Conditions" can include limitations to levy or recover the laid down charges.

(ii). The powers available under Sec. 42 to a port trust to undertake the landing and shipping of cargo should be interpreted as an obligation on it to undertake cargo operations.

(iii). In view of Sec. 42 (6), when a vessel comes and requests the Port Authority to take charge of the goods, the Port will have to take charge of them as a bailee.

(iv). There is no justification for a different treatment to the cargo that is coming in containers. Unless the MPT Act is amended and appropriate provisions are made for containers, the Ports are bound to take charge of the goods.

(v). Once a container is discharged in a port, there is no provision in the Major Port Trusts Act, or any other law, for the ship-owners on their own to destuff the containers or to sell, auction or appropriate the cargo, in any manner whatsoever, and the Port Trusts alone is authorised to deal with the cargo under Sections 61 and 62 of the said Act.

(vi). There is no legal provisions for the line to take back the container with the cargo, and take it away. The cargo can be taken away only if the Customs grant exports permissions.

- (vii). It is the obligation of the port to destuff the containers, when requested so by the steamer agent or the consignee, as the case may be, and take delivery of the cargo and perform services under Section 42 of the Major Port Trusts Act, and deal with it under Sections 61 and 62 of the Act.
- (viii). In the circumstances, the port can levy ground rent only from the date of landing and, after the free period, until such time the ship-owner or his agent applies to the Port to take charge of the goods under Section 42(2) of the Major Port Trusts Act.
- (ix). There are legal provisions for the vessel to file an Import General Manifest (IGM) within 24 hours after the arrival of the vessel, disclosing the cargo under the Customs Act. The vessel cannot proceed until 'Entry Inwards' is granted by an appropriate officer and this document is valid authority for the destuffing of the containers. No other permission is required to be obtained under the Customs Act to destuff the containers.
- (x). The port cannot make an excuse that it has no space or that containers occupy less space and, hence may be used as storing vessels rather than destuffing the same. This is contrary to the mandatory provisions of Section 42 of the MPT Act. The port has to provide the service to the ship by accepting the cargo, which is unloaded there.
- (xi).
 - (a) If the containers are dumped on the port by a steamer agent and he does not take any further action on it but, keeps quiet, the port is entitled to continue to charge ground rent till such time the steamer agent/consignee approaches for destuffing the containers, or any further instructions are given by the steamer agent. Until such time that the ship-owner gives a delivery order in discharge of the original Bills of Lading, the right to deal with the cargo is on the ship-owner.
 - (b). Once the steamer agent confirms to the port that either the importer has abandoned the cargo or the importer, by his conduct of not taking delivery order, has abandoned the cargo, the containers should be destuffed and released to the line; and the ground-rent charges may be levied only up to the date of notice and a reasonable period of 7 days thereafter.
 - (c). If the consignee has obtained the delivery order and approaches the port for any services, the relationship of a bailor and bailee between the port and the ship-owner terminates and, after that, it is entirely for the consignee, or whoever has dealt with the port, to make all payments of Port charges.
 - (d). The question of seizure of the containers by the Customs would not arise at all unless the Customs had a case against the shipping line, that they have committed any act or omission which would make the containers liable for confiscation. In the absence of that, the confiscation can only be that of the cargo, and not of the containers. Once the port accepts that it has an obligation to destuff and take delivery of the cargo, there is no question about levy of ground rent charges unless of course the ship owners desire to park their empty containers in port premises.
 - (e). Once the goods are destuffed and taken charge by the port, the port has an obligation to dispose of the cargo, if not cleared within a period of 6 months, and normal consequences under Section 61 and 62 will follow. If delivery order is issued by the steamer agents or if the consignees approached the port to render services to the cargo,

nothing would be payable by the vessel. In cases where delivery order is not issued and the umbilical cord between the cargo and the ship-owner is not disconnected, the ship-owner would continue to be liable for payment of demurrage. This was held in the case of *the Trustees of the Port of Madras vs. K.P.V. Sheikh Mohd. Rowther & Co. Pvt. Ltd.*, and was also confirmed by the Supreme Court.

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on record at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

11. With reference to the totality of the information collected during processing of this case, the following position emerges:

- (i). The Order dated 19 July 2000 passed by this Authority is for common adoption by all the major port trusts and private terminals. The prescriptions made therein have been suitably included as statement of conditions in the respective Scale of Rates of those major port trusts and private terminal operators in whose cases general review was done and revised Scale of Rates was notified subsequent to July 2000. As a matter of fact, these provisions are included in the existing Scale of Rates of the Cochin Port Trust. In terms of the tariff setting arrangement envisaged in the Major Port Trusts Act, a port trust is bound by the Scale of Rates and the statement of conditions prescribed by this Authority. One of the complaints made in this proceeding by the users is that the COPT has not followed the Order issued by this Authority. The Statute does not provide any explicit power to this Authority to enforce its Order. The remedy for the alleged action of the COPT should, therefore, be sought in a different appropriate forum.
- (ii). As mentioned earlier, the principles set in this Authority's Order of 2000 are included in the Scale of Rates of many of the major port trusts and private terminal operators. Further, the issue of imposition of time limit of 75 days for levy of storage charges on abandoned containers was one of the issues taken up in consultation process initiated in the year 2003 for the purpose of review of the (then) prevailing tariff guidelines. This exercise has culminated in the Government issuing a set of revised tariff guidelines in March 2005 as policy direction under section 111 of the MPT Act. The relevant provisions of the Order of July 2000 have been included in the revised tariff guidelines under clause No 5.8.3. Since the revised guidelines constitute the Government policy, the limited exercise now is to see whether there is any case for suggesting to the Government to modify the relevant tariff guidelines in view of the proposal made by the COPT.
- (iii). Both the COPT and the users have pointed out many on-going litigations on the issue of levy of storage charges on long standing containers at COPT. By way of abundant caution, it is clarified that the proceeding before this Authority should not be seen as an action to decide such matters in litigation. Those cases are to be governed by the decisions of the Hon'ble Courts. As mentioned earlier, this proceeding is only to see whether any modification is necessary in the revised tariff guidelines relating to storage charges of abandoned containers.
- (iv). The Order of July 2000 and the relevant revised tariff guidelines of 2005 concern with limiting the levy of storage charges. This aspect is not fully appreciated by the COPT which is evident from its proposal which requests that the existing provision to de-stuff an abandoned container within 75 days from the date of landing should not be made applicable in the specified cases. The Order of this Authority is not concerned with the physical activity of de-stuffing and returning the empty container; it only imposes a restriction on the

length of period for which storage charges of containers can be levied by a port operator.

(v). The Order of July 2000 prescribes a time limit for levy of storage charges on container. It does not put any restriction on levy of such charges on containerised cargo. It has to be recognised that the container generally remains the property of the carrier and the containerised cargo belongs to the consignee. The intention of prescribing the time limit of storage cargo is to induce the port trust to take action to dispose of the goods according to law after the stipulated period so that the lines can get back containers which may have been held up due to the problems attributable to containerised cargo.

(vi). Ideally, the container should be returned to the lines within the stipulated period after de-stuffing. The various peculiarities associated with international trade do not always permit practising of such ideal course. It needs no explanation to understand that the abandoned containers cause loss to the ports as well as the shipping lines which brought them. By prescribing a time limit, the intention of this Authority was to minimise the loss on the shipping lines after allowing a reasonable time to the port trusts to act on the containerised cargo in accordance with Law. It is noteworthy that there is no restriction on levy of storage charges on the containerised cargo. If storage charges are continued to be levied for a very long period on the ground that the containerised cargo could not be disposed of, the ports may be saddled with containers abandoned by the shipping lines in addition to the abandoned cargo. This point has been brought out clearly by the Shipping Corporation of India highlighting the cost of procurement of new containers.

(vii). The COPT has argued about lack of space and pointed out that neither the MPT Act nor the Carriage of Goods by Sea Act cast any responsibility on the port to de-stuff cargo from containers. In this connection, the users have made very valid argument. Having admitted a container, the port trust cannot plead lack of space as a reason for indefinitely holding the container and require it to pay at that. The legal opinion obtained also supports this position. In any case, the Order of 2000 does not require a port to mandatorily de-stuff the container. The Order, as explained earlier, puts a restriction on levy of storage charges only upto the stipulated time limit.

(viii). The COPT has brought out problems faced by it in de-stuffing and storing hazardous wastes, perishable goods, etc. After accepting such containers for discharge, the port trust cannot perhaps reasonably raise this issue. It is always open for the port trust to intimate the Trade and Lines in advance about the cargo it will not admit.

(ix). The cases suggested by the COPT to be excluded from the time limit prescribed by this Authority are those which generally pose problems for the ports to de-stuff the containers. As pointed out by many of the users, in majority of such cases the problem arises because of the deficiency on part of the consignees. As pointed out by the Cochin Steamers Agents Association, abandonment of container by the consignee usually takes place for any of the reasons involving litigations, customs confiscation, DRI exemption, etc., which are now sought to be excluded from July 2000 Order. As pointed out by MANSA, the concerned Shipping Lines would not have been asked to bear the storage cost of cargo, if a break bulk cargo brought in by them had deficiency and subjected to litigation, investigation etc. That being so, there is no reason for requiring the Shipping Lines to bear such cost because the cargo was carried in containers owned by Lines.

The CSLA has pointed out the procedure followed by JNPT for disposal of abandoned cargo. It has been pointed out that the collection of ground rent of container is restricted to 75 days even if the containerised cargo is disposed of

after six months in some cases. This is precisely the objective of the Order of this Authority. There is no reason why the COPT cannot follow such a method for disposal of cargo.

- (x). Since the port and the users appear to be interpreting the July 2000 Order as a direction to de-stuff a container within 75 days of landing, it is necessary to explain the correct position in this regard. The Tariff Authority is empowered to prescribe the rates for the services rendered/facilities provided and conditions under which such services are to be provided by the port. Whether a port should allow de-stuffing of particular type of container is an operational matter to be decided in line with the legal provisions dealing with the functions of a port trust. This Authority is not inclined to analyse and interpret the provisions of the Major Port Trust Act in this regard. Nevertheless, this Authority is competent to prescribe that the storage charges should be limited to the prescribed time limit even if relevant container is not de-stuffed.
- (xi). Some of the users have raised certain issues on the charges leviable for transportation and de-stuffing. There is no ambiguity in the Order of this Authority; nor any valid reason is cited for modifying the prescription made by this Authority. The Federation of Port Users of Kandla have made a point about the lines taking back custody of container. In the circumstance explained in the Order, it is an option for the Lines to take back the containers from the Port by resuming its custody. This is of course subject to the rules and regulations of other enforcing agencies.
- (xii). Even though the COPT has raised this proposal, it no longer operates the container terminal at Cochin. The Order of July 2000 is applicable at all the major port trusts and private terminals. No other port has reported any problems in implementing the Order of July 2000. Besides, for the reasons explained earlier, there is no merit in accepting the proposal of COPT. That being so, there is no valid reasons for this Authority to suggest any amendment in the relevant provisions of the revised tariff guidelines issued by the Government.

12. In the result, and for the reasons given above, and based on the collective application of mind, this Authority finds no justification to accept the modifications proposed by the COPT to the Order dated 19 July 2000. Consequently, there will be no change in the corresponding conditionalities prescribed in the existing Scale of Rates of COPT. However, the discussions in the Order and legal opinion obtained and quoted in this Order may give useful guidelines to COPT.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[No. ADVT. III/IV/143/05-Exty.]